

Президент Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Андрей Юрьев утверждает, что включение метрополитена в перечень видов транспорта, на которые распространяется требование страхования ответственности перевозчика перед пассажирами, практически не скажется на стоимости проезда в этом виде транспорта. Об этом он заявил «Интерфаксу».

Исполнительный директор СК «МАКС» Андрей Мартьянов также полагает, что требование о возмещении ущерба с использованием механизмов страхования лежит в плоскости социально ответственной политики и не окажется непомерно затратным для метрополитена. «Стоимость одной поездки в этом случае вырастет всего на несколько копеек», – убежден он.

При этом максимальный объем страховой премии по этому сегменту пассажирского транспорта А.Мартьянов оценивает в 300–500 млн рублей по всей Российской Федерации.

Ранее Минфином РФ была обнародована позиция о целесообразности распространения закона об обязательном страховании ответственности перевозчиков перед пассажирами (ОСГОП) на метрополитен (сейчас он имеет особый статус и не обязан страховаться, но обязан из собственных средств осуществлять компенсации на тех же условиях, как это делал бы страховщик). Идея распространить закон об ОСГОП на метрополитен поддерживается Национальным союзом страховщиков ответственности, ее реализация позволит сформировать ликвидные резервы для выплат пострадавшим пассажирам на этом виде транспорта, убежден А.Юрьев.

Первый зампред правления СОГАЗа Николай Галушин считает целесообразным вводить обязательное страхование перевозчика подземки не только в Москве, но и в других крупных городах, в том числе в Санкт-Петербурге и Казани.

Страховщики ответственности ранее высказались в поддержку инициативы о распространении законодательного требования по страхованию ответственности перед третьими лицами на метрополитен.

Страховщики мотивировали свое предложение необходимостью выровнять условия получения выплат для пострадавших пассажиров на все видах транспорта.

В действующей конструкции закона об ОСГОП метрополитен находится в исключительном положении, он должен осуществлять выплаты самостоятельно в рамках установленных для страховщиков лимитов.

Этот порядок не оспаривался до тех пор, пока не обнаружились факты, свидетельствующие о том, что страховые события в метрополитене были, заявления о выплатах – тоже, а самих выплат не случилось.

В ряде публикаций озвучивалась позиция Московского метрополитена о том, что распространение на него закона об ОСГОП заставит метро платить страховые взносы на сумму 2 млрд рублей в год. Однако НССО опровергает эти предположения.

«В прошлом году пассажиропоток московского метро составил около 2,5 млрд пассажиров, если разделить этот показатель на озвученный размер страховой премии в 2 млрд рублей, то получим тариф в 80 копеек на одну поездку. Но такого тарифа нет даже на самом аварийном транспорте – автобусах и маршрутках, где все перевозчики застраховались по тарифу 14 копеек», – сказал представитель союза.

«В отличие от других видов транспорта, по метрополитену есть достоверная статистика о количестве пострадавших и выплаченном возмещении. Данная статистика позволяет точно оценить необходимые тарифы и затраты метрополитена. Максимальный объем страховой премии по этому сегменту можно оценить в 300–500 млн рублей по всей Российской Федерации», – считает А.Мартьянов из СК «МАКС».

Источник: [Финмаркет](#) , 07.11.13